

## 観光フォーラム

# 回顧「ベルリンの壁」

## —ベルリン物語の一章—

## The Berlin Wall

大橋 昭一

Shoichi Ohashi

和歌山大学国際観光学研究センター

## I. まえがき

第二次世界大戦の敗戦後、日本の出発点になったのは『ポツダム宣言 (Potsdam Declaration)』であるが、ドイツのそれは『ポツダム協定 (Potsdam Agreement)』(文献P)である。ドイツの敗戦は、日本より3か月ほど早い1945年5月7日で、『ポツダム協定』は、敗戦後ドイツの占領方針の大綱を決めたものである。

これを決めるため、当時の米国大統領トルーマン、英国首相チャーチル、ソヴィエト連邦元首(閣僚会議議長:大統領相当)スターリンを長にした戦勝3か国の代表団が、1945年7月17日から8月2日にかけてポツダムで会談、協議し(ポツダム会談)、その結果を同年8月2日付けで発表した。

これと並行して日本問題も協議され、米・英・中国(中華民国)の3国の名で、同年7月26日『ポツダム宣言』として発表された。もっとも『ポツダム宣言』の内容大綱は、いわば日本向け事項として、『ポツダム協定』付属議定書(annex)「IIの2のB項」において収録されている(P, pp.15-16)。

ただし以下は、本稿筆者が1975年度以来複数回にわたり研究・調査のためドイツを中心に西欧に滞在した際の実情や見聞に基づくものなどを含んでいる。現在の状況についてはインターネット等で確認されたい。なお、参照文献は末尾に一括して記載し、典拠箇所は文献記号により本文中で示した。

この会談が行われたポツダムは、ベルリンに隣接したドイツの一都市で、会談は同市内のツェツィーリエンホーフ(Schloß Cecilienhof)という別荘の建物で行われた。その建物は記念館として保存され、見学できる。ポツダムにはベルリンの中心部からSバーン(日本のJR電車に相当のもの)の直通電車がおり、40分ほどでポツダム中央駅に着く。そこから市内バスがツェツィーリエンホーフのすぐ前まで走っている。ポツダムにはサンサーシー宮殿(Schloß Sanssouci)の跡もある。その実に広い庭園はまことに印象深い。この王宮にはツェツィーリエンホーフから市内バスで行ける。ポツダムはもともと史蹟都市として名高い所である。

## II. 『ポツダム協定』の基本原則と占領下ドイツの状況

『ポツダム協定』は主としてドイツ軍とナチス政党の解体、賠償や占領統治の原則などを規定したものであるが、本稿テーマの観点からすると、すでに「ベルリンの壁」の萌芽となるものが含まれていた。この点から注目されるのは、次の点である。

まず『ポツダム協定』におけるドイツの占領統治の原則を定めた箇所、すなわち「第II部ドイツ統治の初期段階の諸原則」(以下では単に「諸原則」という)をみると、「諸原則第1条(政治原則)」において、ドイツの占領統治は、連合軍の代表より構成される管理機構(Control Machinery in Germany)における協議のもとではあるが、(米・英・仏・ソ)の対独戦勝4か国の軍隊により、それぞれの自国政府の指示(instruction)に従って、それぞれの占領地域ごとに分割してなされることが定められている(P, pp.2-3)。これには、ドイツ全体の事柄については、共同して(jointly)なされることという但し書がついているが、通常、「ドイツの分割占領統治の原則」といわれるもので、ドイツ占領統治の根本的大原則であった。

ドイツ全体のことは共同で行う、という但し書に照応し、例えば『ポツダム協定』の「諸原則第2条(政治原則)」では、「実行可能なもの」に限り、ドイツ全体を通じてドイツ人は一様に扱われるべきこと(uniformity of treatment)が定められ、また「諸原則第14条(経済原則)」では「占領期間中は、ドイツは、単一の経済単位(a single economic unit)として維持されるべきこと」が規定されている。経済上での分割は不可というものである。

ドイツの占領体制を具体的にみると、占領軍には米・英・仏・ソの4か国があり、地域のいかんにより占領軍が異なるものであったばかりか、ドイツ全体の行政にあたるドイツ人の政府、つまりドイツ政府はなかった。1945年5月7日の敗戦とともに、ドイツ政府は崩壊し、ドイツ政府というものがいないままの状態では連合軍の占領という事態を迎えたのである。故にドイツでは、ドイツ全体について、占領軍による直接統治、すなわち軍政が行われ、しかも占領軍すなわち統治者は、地域により異なるというものであった。この観点からみると、『ポツダム協定』の「諸

原則第14条」で経済面ではドイツは分割されないと決めていたことには、重要な意味があるものであった。

こうしたなか、ベルリンだけは別の複雑な状況にあった。ベルリンは、ドイツの比較的東部に位置し、ベルリンを陥落させ、占領したのは、ソヴィエト軍であった。ソヴィエト軍はベルリンを制圧した後さらに西進し、エルベ川付近で、西部から進撃してきた米・英・仏のいわゆる西側軍隊と邂逅し、「エルベの友情」などと称賛される状況を作り出した。

この点からすれば、ベルリンは当然にソヴィエト軍の単独占領管理下に置かれるべきものであった。ところが、そうはならなかった。というのは、ドイツにおけるベルリンの特別な地位も考え、ソヴィエト軍によるベルリン攻略の以前、すなわちドイツ敗戦の約8か月前の1944年9月、ロンドン所在の米・英・ソの3か国代表の協議・決定機関である「ヨーロッパ諮問委員会（European Advisory Commission）」（文献W1）において、戦後ベルリンはこの3か国で共同管理する旨の協定（ロンドン議定書（London Protocol of 1944；文献L1）が特別になされていたからである。

それによると、「ベルリンは特別エリア（a special Berlin area）であり、……ベルリン・エリアは米・英・ソの3か国軍によって共同的（jointly）に占領され、かつ、この目的のため3部分に分割され、3か国軍それぞれによって分割占領される」と明記されている（L1, pp.1-2；ベルリン分割の3部分は地名を挙げ規定されているが、ここでは省略した）。なおヨーロッパ諮問委員会は、第二次世界大戦中における連合軍側の対独戦についての実質的に最高の協議・調整・決定機関で、1945年のポツダム会談まで存続した。『ポツダム協定』では、同委員会の「ドイツ占領地域に関する取り決め（the recommendations for the zones of occupation in Germany）」は、これを確認し、従うという内容になっている（『ポツダム協定』「第I部外相理事会の設置」D項）。

その後ベルリンの共同管理には、共にドイツと戦ったフランスも参加することになり（文献L2）、米・英軍はすでに終戦の年の（ポツダム会談以前の）1945年7月4日に、フランス軍は同年8月12日に、ベルリンに進駐した（W2, p.11）。これに基づきベルリンは、米・英・仏・ソの4か国による分割占領統治体制になったが、その後米・英・仏の3か国とソヴィエトとの対立・抗争が強まった。米・英・仏の3か国占領管理地域は一体化して、ソヴィエト軍管理地域と対峙することになり、一括して「西ベルリン」という存在となった。これに照応してソヴィエト軍管理地域は「東ベルリン」という存在になった。

こうした東西の対立・抗争は、当時における西側の資本主義的陣営と、東側の社会主義的陣営との対立の一環をなし、「鉄のカーテン」と喧伝されるものであった。ベルリンは両陣営が直接接する点で、両陣営ともに一步も譲れないものであった。なかでもソヴィエト側は、ベルリンについて、そこを陥落させたのはソヴィエト軍であり、ベルリンは全体がソヴィエト軍占領地域の一部にすぎないという強い思いがあった。そもそも米・

英・仏の西側3か国には、ベルリン進駐の根拠も権利もない、というのがその真意であった（W2, p.12）。

### Ⅲ. 東西ドイツの分裂

こうしたなか、ベルリン以外の米・英・仏の3か国のドイツ占領地域では、ドイツの経済的統一維持するという『ポツダム協定』の規定に反して、1948年6月これら地域のみで通貨改革（それまでの「ライヒスマルク（RM）」から「ドイツマルク（Deutsche Mark：DM）」への切り替え；その後「DM」は1999年から現行の「ユーロ」に移行）が断行され、翌1949年5月23日にはこれら3か国占領地域を範囲とした『ドイツ連邦共和国（Bundesrepublik Deutschland：BRD；本稿では「西ドイツ」ともいう）』が建国された。ただし西ドイツが、正式に（条約面等で）主権回復を行い、軍政が終了したのは1955年5月5日であった。

これに対抗しソヴィエト軍占領地域でも、やや遅れて1948年7月独自の通貨改革（それまでの「ライヒスマルク（RM）」から東ドイツ独自の「マルク（M）」への切り替え）を行い、1949年10月7日には同占領地域を範囲とした『ドイツ民主共和国（Deutsche Demokratische Republik：DDR；本稿では「東ドイツ」ともいう）』が建国された。ただし東ドイツが正式に主権を保持し、軍政が終了したのは1955年5月20日であった。これに伴いベルリンは、形式上は同国に属するものとされ、かつ、この国の首都とし、公式的にはそれを「ドイツ民主共和国の首都・ベルリン」とよぶものとされた（W2, p.12；ただし実質的にはこのことは、結局、ベルリンのなかでもソヴィエト軍占領地域、すなわち東ベルリンのみに妥当した。しかしDDRすなわち「東ドイツ」では、この東ベルリンだけを指す場合でも、公式には必ず「ドイツ民主共和国の首都・ベルリン」とよび、「東ベルリン」と表示することとはなかった）。

これに対抗し、西ベルリン側では、西ドイツとの一体性が強まり、実質的にその一部という性格が高まった。例えば西ベルリン市民で、西ドイツすなわちドイツ連邦共和国のパスポートをもつ者が多くなった。

これに照応し、例えば鉄道では、遠距離国際列車などの通所を除いて、すなわち地方路線的なものはすべて、東西ドイツの国境において線路が切断され、断絶状態となった。ドイツの東西分裂、および、ベルリンの東西分断は決定的なものとなった。ただし「ベルリンでは、米・英・仏・ソの4か国により共同的に占領統治される」という原則が、名目的には1990年の東西ドイツ統合まで続いた（W2, p.11）。これがいろいろの意味でいわゆる「ベルリンの壁」問題に影響している。

ドイツにおいて東西の分裂国家ができた直接のきっかけを作ったのは、西側すなわち西ドイツ側であったことは、以上の年代史的考察からも明らかであるが、このことは、例えば、東西両国の国鉄（以下では民営化以後の場合も含む）の名称にも跡を残した。もともとドイツの国鉄は「ドイツライヒス鉄道（Deutsche Reichsbahn：DR）」といったが、西ドイツ地区ではドイツ連邦共和国の建国とともに、旧来からの「ドイツライヒス鉄道（DR）」

と名乗ることができず、“ドイツ連邦鉄道 (Deutsche Bundesbahn: DB)”と称した。

ちなみに、“ドイツライヒ (Deutsches Reich)”という言葉は“ドイツ帝国”と訳されることが多いが、本来は“ドイツ全域”という意味のもので、1871～1918年の“ドイツ帝国時代”、その後における1918年からのいわゆる“ワイマール共和国時代”、および“ナチス時代”を通じて、ドイツの正式国名は不変で、“Deutsches Reich”であった(W6, S.1)。ナチス時代にはそれが、ナチス党员などにより“Das Dritte Reich”と呼称され、日本ではこれが一般に“第三帝国”と訳された。“Reich= 帝国”という誤解がおきた一因である。

逆にこうした経緯もあり、ドイツ国鉄は、第二次世界大戦の以前から以後においても、東西ドイツ分裂まで一貫して“ドイツライヒス鉄道 (DR)”と称しており、東ドイツ地域でもそれを使用していた。東ドイツでは、1949年の建国が西ドイツより後であったこともあり、それまでの“ドイツライヒス鉄道 (DR)”という名称を変更する必要がなく、建国後も旧来のまま“ドイツライヒス鉄道 (DR)”と称した。つまりドイツ国鉄の旧来からの正統の名称は、西ドイツではなく、東ドイツで継承されたのである。

しかし1990年10月3日の東西ドイツ統合後は事情が変わった。東西国境で分断されていた個所の接続・復旧は、直ちに進められたが、国鉄の経営体としての統合はやや遅れ、西ドイツのDBと東ドイツのDRが正式に統合されたのは1994年1月1日で、統合後の(現在の)名称は“ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn: DB)”である。略号からもはっきり分かるように、西ドイツ国鉄による東ドイツ国鉄の吸収である(文献W4)。

#### IV. 西ベルリンと東ベルリン

1948～49年当時の東西陣営の緊張激化の時代に戻ると、ドイツでは東西両国家の建国に象徴されるように緊張が極度に高まった。ベルリンにおける緊張は、それより以前、すなわち米・英・仏・ソ4国の軍政下において、すでにかかなり高いものとなっていた。それは既述のように直接的には、米・英・仏の西側諸国と、ソヴィエトとの抗争であった。

例えば、西ドイツ建国以前の1948年6月24日、ソヴィエトは西ドイツと西ベルリンとを繋ぐ陸上交通をすべて遮断した。この部分は、すべてソヴィエト軍占領地域で、ソヴィエト軍に管理権があるものであるから、国際法上問題は全くないことであった。地理的にはもともと、西ベルリンを含め、ベルリン全体がすべて東ドイツ領内にあり、西ドイツ領内からは、陸上交通では東ドイツ領内を通らなると行けない。つまり、西ベルリンは、東ドイツ領内の“飛び地”といったものであった。

故に西ベルリンに行くために東ドイツ領内の通過ができなくなったことは、西ベルリンにとっては、いわば本国である西ドイツから切断され、孤立化を強いられるものであった。そこで、アメリカ軍は空路輸送を行うこととし、西ベルリンに対し世上有名な大空輸作戦を行った。このためソヴィエト軍の遮断方策は

実効がないものとなった。かつ、西ベルリンに対し世界的な人道的な声援もあり、遮断作戦は約10か月で、すなわち1949年5月12日をもって終了した。

しかしこの問題は、1950年代初頭、欧州防衛共同体 (European Defense Community: EDC) を作り、国家として成立していた西ドイツに再軍備をさせ、参加させようとする動きがあった時にも強く再燃した。西ドイツ～西ベルリン間の交通遮断だけではなく、東西ベルリンの間の電話回線も切られた。しかしこの欧州防衛共同体条約自体は、西ドイツの再軍備に反対するフランス国会の否決で日の目を見ないもので終わった。

ただし、当時のベルリンの状況について看過されてならないことは、東西ベルリンの間では、国境検問所などは全くなく、自由に往来することができる状態にあったことである(W3, pp.1,4,7)。これは、作爲的か無作爲的か、世界的にあまり知られていないことであるが、西ドイツの「ドイツ連邦共和国」としての建国後、そして東ドイツの「ドイツ民主共和国」としての建国後も、1961年8月に東西ベルリンの間の国境障壁として、後に「ベルリンの壁」といわれるようになったものができるまでは、そうであった。このことは、本稿筆者でも、後にベルリンを訪問した際、確認している。

ところがこの時期には、ドイツ領内では、ベルリン以外の所では当然に、東西ドイツの間になんらかの国境障壁があり、東西間で自由に往来できるものではなかった。西側諸国と接続している国際列車でも、車内で厳しい国境審査があった。

そうしたなかにおいて、ベルリンのみはいわば例外で、東ベルリンに住んで、西ベルリンの職場に通うことも、反対に西ベルリンから東ベルリンの職場に通勤することも自由にできた。これはベルリンには、米・英・仏・ソの4か国で、分割的ではあるが、共同的に管理するものという原則があったためである。

また東ドイツ側にしても、原則上は、「東ベルリン」だけではなく、「ベルリン全体」が東ドイツ領内のものであるから、ベルリン内部において境界、すなわち国境を設けることは建前上できない。そのようなことをすれば、「西ベルリン」は東ドイツ領ではないと認めたことになる、ということになる。

しかし現実問題としては、こうした東西ベルリン間の自由往来により、国としての西ドイツにも東ドイツにも国境管理の無い所ができ、国としての国境管理に空白、あるいは抜け道があるものとなっていた。つまり東西ドイツともに、国としての国境管理に瑕疵がある状態にあったのである。

このことは東ドイツとしては、ベルリンの状況は、単に東ベルリン在住の者だけではなく、全東ドイツの住民にとって、例えば西側からの東側治安攪乱分子が自由に入国し出国できるルートになっていると認識されるものであった。これに呼応して、東側国民のなかにも体制不満を持ち、西側へ行こうとする者があることを含むものであって、国家としての存立上このままにしておくことはできないものであった。



## V. 「ベルリンの壁」の設置

そこで遂に東ドイツ側では、ベルリンでも国境管理を実施することになり、1961年8月13日早朝に、東西ベルリンの間に国境障壁が作られた。後に「ベルリンの壁」とよばれたものである。これは、自主的な独立国家として当然といえば、当然の措置であったが、しかし東ドイツとしては、事実として東西2つのベルリンがあることを認め、かつ、西ベルリンは自国外のものとして認め、自国領という主張を放棄したことを意味するものであった。つまり、「ベルリンの壁」は、東ドイツとしては、(現実に負けた)譲歩であったのである。

国際的にみても、当時ベルリンは、既述のように、資本主義諸国側と社会主義諸国側との対決の尖端、「鉄のカーテン」といわれたものの最先端にあり、そこで東西間で往来自由の状態にあるというのは異常なことであり、許されないものであった。

その根源は、直接的には1949年9月の「ロンドン議定書」にあるが、その時ソヴィエト側は戦争の推移を見誤ったか、あるいはなんらかの事情、例えば第一次世界大戦敗戦時のドイツの賠償金支払い問題が完全には終わっていないという事情(W5, p.4)を斟酌して、西側に譲歩し、西ベルリン進駐を西側に許したのである。それから生じたほころびを修復せんとしたものが、要するに「ベルリンの壁」であったといえる。

「ベルリンの壁」は、最初から、「壁」といわれるようなものではなかった。国境閉鎖のための有刺鉄線で急造されただけの仕切り線であった。ちなみにこの国境線は、西ベルリン全体を包囲する全境界線を対象とするものであったから、総延長約155キロメートルに及ぶものであった(W3, p.21)。しかしこの国境有刺鉄線は、国境線全体について1961年8月12日夜から、翌13日早朝にかけて、一夜のうちに、人知れずに工事がなされ、13日早朝に“忽然と現れた”と報道されているものである。このことから、それがどの程度のものであったかは容易に推測できる。

その後適宜補修・補強がなされ、有刺鉄線の代わりに順次コンクリート製「壁」に置き換えられた。その構造をみると「ベルリンの壁」は、国境線に「壁」が二重に並んでおり、その間に国境警備員パトロール用の適当な空地があるものであった。通常の国境障壁と変わるところはない。その位置は、少なくとも「ベルリンの壁」では、正規の国境線上に西ベルリン側の「壁」があるもので、「1ミリたりとも西ベルリン側に入り込んだものではなかった」(W3, p.12)。新聞などで報道された「壁」の落書きは、西ベルリン側の「壁」の、西ベルリン側の側面になされたものである。

「ベルリンの壁」ができてからも、当然のことながら、東西ベルリン間の往来は、いくつかの通過点(国境検問所)を通じて全く可能であり、現に行われていた。市街地の道路については12の国境検問所があった。鉄道では、地下鉄は例外的で、すべて国境地点で分断され、東ベルリン地下鉄と西ベルリン

地下鉄とは接合駅がなかった(ただし西ベルリン地下鉄で、一部区間が東ベルリン地域をノンストップで通過するものがあった)。

しかし、Sバーンの地上鉄道路線では、東ベルリン側の入り口であるフリードリヒシュトラッセ(Friedrichstraße)駅に、西ベルリン各地行きの電車と東ベルリン各地行きのそれとが共に乗り入れ、同駅構内で国境審査を受けて乗り換え、容易に入国・出国ができるようになっていた。東西ベルリン間直通の電車はなかったが、西ベルリン地域のSバーンはすべて、東ドイツ政府の管理下で運行されていた。

また、国際列車が通る遠距離鉄道路線では、東西ドイツ国境での線路切断がなく、そうした国際列車はそのまま東ドイツおよび東ベルリンに乗り入れていた。つまりこうした列車では乗客は、この時期でも、ベルリンまで乗り換えなしに、乗車したまま東西ベルリンの主要駅まで来て、そこで乗降できた。あるいは乗車のまま東西ベルリンを通り、そしてベルリン郊外の東ドイツ国領内を通過して、西側のフランス・パリや、東側のポーランド方面に行くことができた。

もともとベルリン市内中央部では、遠距離列車用の線路が、Sバーン用線路とは別に、それに並行して設置されており、東西ベルリンを乗り換えなしに通ることも、また主要駅では駅構内でSバーンに乗り換えることもできるようになっていた。東ドイツへの入国審査は、すでに東ドイツ国境通過の際、列車内で行われるものであった。

例えば西側、パリ行きの直通国際列車の場合、東ベルリンでは上記のフリードリヒシュトラッセ駅に停まり(あるいは同駅始発で)、同駅発後直ちに西ベルリン側に入国し、西ベルリン側の(当時の)主要駅ゾー(Zoo:正式にはZoologischer Garten駅)で、西ベルリンからの乗客を乗せ、西進する。西ベルリンから西ドイツ国境までの間は東ドイツ領内を通るが、その間の東ドイツ領内は、こうした直通国際列車はすべてノンストップで、東ドイツ領内通過ビザは、車内で簡単に取得できた。

つまり、いわゆる「ベルリンの壁」ができた後でも、所定の手続きに従い、必要な正規のビザを有する人にとっては、東西ベルリン間で往来の妨げになるものは何もなくあった。それにもかかわらず、東西ベルリンの間では当時「ベルリンの壁」で往来が全く遮断されていたといわんばかりのものは、デマ報道を意図する悪意あるプロパガンダである。

しかし他方、当時の東ドイツにおけるソヴィエトを絶対的中心とした社会主義体制の進展に対し、純真な心から不満を持ち、東ドイツから逃れたいと思っていた人があり、かつ、そうした人たちの出国が国として禁止されていた事情も大いに斟酌されなくてはならない。ソヴィエトを頂点とする東欧社会主義体制が成功的なものでなかったことは、今や歴史が証明している。「ベルリンの壁」をめぐる起きた痛ましい事件や犠牲者の事を思うと、政治の非情さを痛感させられる。

## VI. あとがき

東ドイツすなわちドイツ民主共和国と、西ドイツすなわちドイツ連邦共和国とは、1972年12月東西ドイツ基本条約を結び、正式に国交を樹立した。それに基づき1973年9月には東西ドイツは同時に国連に加盟した。同年東ドイツは日本とも国交を樹立し、1976年にはアメリカとも国交を樹立している。東ドイツ最盛期の国家元首（大統領相当）であったホーネッカーは、日本にかなりの関心を持ち、1981年日本に来て（W7, S.9）、工場見学などをしたことがある。東ドイツでは一般にも日本に学ぶべきとする者が比較的多かった。

もともとドイツには、マルクスの祖国として、第一次世界大戦当時の社会主義革命時代から、ドイツにこそマルクス主義の真の正統的伝統は生き続けており、それによれば、正統社会主義は「ロシア・ソヴィエト」と同じものではないとする考え方が、根強くあった（例えば文献Ω 147頁以下）。そうしたなか、東欧社会主義体制の崩壊がおき、いわばその一環として東ドイツも崩壊した。1990年10月3日西ドイツに吸収、統合され、歴史を終えた。「ベルリンの壁」はそれより前、1989年11月9日に破壊が始まり、撤去された。

東ドイツは社会主義国を名乗っていたが、政治体制では、形式的に正確に言えば、他国の共産党にあたる「社会主義統一党（Sozialistische Einheitspartei Deutschlands: SED）」の1党独裁制ではなく、それ以外に例えば「ドイツ・キリスト教民主同盟（Christlich-Demokratische Union Deutschlands: CDU: ただし東ドイツ独自のもの）」などの政党が4つあり、人民議会（日本の国会に相当）でも議席を有していた。しかしヘゲモニーはSEDにあるようになっており、「複数政党によるSEDのヘゲモニー政党制」といわれるものであった。街では個人商店も結構あった。

東ドイツは、東欧社会主義諸国のなかでも生活水準も生産性も高く「東欧社会主義のなかの優等生」といわれる国であった。なかでもとりわけ男女同権に力を入れ、“東ドイツに批判的な社会主義論者”からは“女性社会主義（Frau Sozialismus）”と陰口をたたかれるほどのものであった。世界で男女同権が最も進んだ国であったことは、間違いない。その東ドイツ地域を地盤に統一ドイツでメルケル女性首相が生まれたのは、象徴的な意味があるように思われる。

なお、現在のベルリン市内で路面電車が残っている所があるが、そのいずれも旧東ベルリン地区で、東ドイツ時代の名残りである。

## 参考文献

- L1: London Protocol (1944), retrieved on November 15, 2016, from; [http://www.revolvy.com/topic/London%20Protocol%20\(1944\)&item\\_type=topic](http://www.revolvy.com/topic/London%20Protocol%20(1944)&item_type=topic)
- L2: Agreement Amending the Protocol on Zones of Occupation in Germany and Administration of the “Great Berlin” Area, Approved by the European Advisory Commission, November 14, 1944, retrieved on November 15, 2016, <http://www.cvce.eu/content/>

- publication/1999/1/76b5c518-9doc/publishable\_cn.pdf
- P: Potsdam Agreement, retrieved on November 15, 2016, from, [http://www.nato.int/ebookshop/video/declassified/doc\\_files/Potsdam-Agreement.pdf](http://www.nato.int/ebookshop/video/declassified/doc_files/Potsdam-Agreement.pdf) (pp.1-16)
- W1: Wikipedia “European Advisory Commission” (last modified 2016), retrieved on April 15, 2017, from, [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Advisory\\_Commission](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Advisory_Commission), pp.1-3.
- W2: Wikipedia “History of Berlin” (last modified 2017), retrieved on April 15, 2017, from, [http://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Berlin](http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Berlin), pp.1-19.
- W3: Wikipedia 「ベルリンの壁」 (最終更新 2017 年), retrieved on April 15, 2017, from, <http://ja.wikipedia.org/wiki/5E3%99%E3%83%AB%E3%83%AA%E3%B>, pp.1-38.
- W4: Wikipedia 「ドイツ国営鉄道」 (最終更新 2016 年), retrieved on November 15, 2016, from, <http://ja.wikipedia.org/wiki/%83%89%E3%82%A4%E3%83%84%E5%9B%B>, pp.1-2.
- W5: Wikipedia 「第一次世界大戦の賠償」 (最終更新 2016 年), retrieved on November 15, 2016, from, <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%AC%AC%E4%B8%80%E6%AC%A1%E4%B8>, pp.1-6.
- W6: Wikipedia “Deutsches Reich” (zuletzt bearbeitet 2017), abgerufen am 20 April 2017, aus, [http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches\\_Reich](http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches_Reich), S.1-7.
- W7: Wikipedia “Erich Honecker” (zuletzt bearbeitet 2017), abgerufen am 20 April 2017, aus, [http://de.wikipedia.org/wiki/Erich\\_Honecker](http://de.wikipedia.org/wiki/Erich_Honecker), S.1-12.
- Ω: 大橋昭一 (1999), 『ドイツ経済民主主義論史』中央経済社